

Note

« Le réexamen des affaires du vol 007 de la Korean Airlines et du RB-50 (Note) »

Anatoli Ilyashov

Études internationales, vol. 25, n° 1, 1994, p. 47-65.

Pour citer cette note, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/703279ar>

DOI: 10.7202/703279ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

Le réexamen des affaires du vol 007 de la Korean Airlines et du RB-50

Anatoli ILYASHOV*

ABSTRACT — The KAL 007 and the RB-50 remembered

As revealed by documents in the National Archives in Washington, D.C., the United States routinely and knowingly sent reconnaissance flights over the Soviet Union during the fifties and sixties. The U-2 shootdown of the pilot Francis Gary Powers in 1960 was a manifestation of this dangerous pattern during the Cold War era. The author, the first Fulbright Lecturer to the formerly «closed-to-foreigners» military-industrial city of Nizhny Novgorod, or Gorki, suggests a direct correlation between this pattern of earlier reconnaissance flights and the shootdown of the KAL 007 airliner in 1983. It thus contains implications for current foreign policy in the bold new post-Cold War era, in which the means for surveillance have become more militarily sophisticated and technologically advanced.

Trente ans se sont écoulés entre la disparition d'un appareil civil et celle d'un avion de reconnaissance militaire tous deux abattus au-dessus de la mer du Japon par la défense aérienne soviétique. Les deux épaves reposent à moins de six cents milles l'une de l'autre. Coïncidence ou indices de faits méconnus ?

Septembre 1993 marque le dixième anniversaire de la disparition tragique en mer du Japon du Jumbo Jet 747 de la Korean Airlines abattu par les Soviétiques. De New York à Séoul via Anchorage, l'appareil survola d'abord la pointe sud de la presqu'île Kamchatka et l'extrémité sud de l'île Sakhaline avant d'être abattu par deux missiles air-air AA-3 ANAB tirés par un chasseur-intercepteur SU-15. À l'aube du 1^{er} septembre à 3 h 26 et 3 h 27, les 269 passagers du vol 007 plongèrent dans les eaux au sud-ouest de Yuzhno-Sakhalinsk, capitale provinciale de Sakhaline au large de la petite île de Moneron.

Trente ans avant cette tragédie, le 29 juillet 1953, les dix-sept membres de l'équipage d'un RB-50 décollaient de Yokoto au Japon pour effectuer un vol de reconnaissance en direction de Vladivostok. Après avoir viré à droite avant de gagner Vladivostok, l'appareil se dirigea vers le cap Povorotny. Vers six heures du matin à trente milles de la côte soviétique, l'appareil américain

* Historien et Fulbright Lecturer à l'Université Nizhni Novgorod State, Russie.

vit soudain le moteur n° 4 de son aile droite pulvérisé par l'artillerie de gros calibre d'un MIG-15, et plongea dans les eaux glacées. Le copilote survécut miraculeusement et fut repêché dix-huit heures plus tard par un navire militaire américain. On confirma le décès de deux personnes mais encore aujourd'hui on ne sait rien des quatorze membres de l'équipage qui ont pu être rescapés et emprisonnés par les Soviétiques.

À la fin de la guerre froide, les États-Unis et la Russie font le décompte des pertes des dernières quarante-cinq années. Fait paradoxal, ils ont convenu de collaborer pour divulguer les renseignements sur ce genre d'incident. Une chose est claire de part et d'autre : les Soviétiques ont repéré et abattu le Jumbo Jet 747 de la KAL Airlines le 1^{er} septembre 1983 après que l'appareil eut dévié de sa trajectoire pour se retrouver survolant le Pacifique extrême-oriental. Ces régions sont truffées de systèmes d'alerte et d'instruments militaires soviétiques très sensibles qui servent à préparer les Soviétiques à l'apocalypse de la Troisième Guerre mondiale contre leurs rivaux américains. Il reste encore à établir si cet appareil qui transportait des civils était dans une certaine mesure lié aux premiers vols de reconnaissance précédents qui ont coïncidé avec le début de la guerre froide à la fin des années 1940. Ces vols, comme on s'accorde maintenant à le dire de part et d'autre, servaient à vérifier l'état de préparation des Soviétiques à la guerre.

I – Vols de reconnaissance pendant la guerre froide

Victime de son époque, le RB-50 évoque la multitude de vols de reconnaissance américains effectués au-dessus du territoire soviétique et près de ses frontières pendant les trois décennies qui ont suivi la Deuxième Guerre mondiale. Quant aux informations éparées sur les quatorze aviateurs disparus depuis leur mission fatidique de juillet 1953, elles rappellent un des aspects les plus troublants de la guerre froide. Tant que les archives russes et américaines ne seront pas accessibles, le sort de ces hommes reste à élucider. Pour l'ensemble des Américains, le simple fait de confirmer que des vols de reconnaissance ont eu lieu représente un problème de conscience déchirant.

La controverse que provoquèrent en 1960 Gary Powers et l'incursion en territoire soviétique de son U-2 ne sont que la pointe de l'iceberg. Powers aux commandes d'un avion de reconnaissance de haute altitude indétectable des radars, a été abattu près de la grande ville de Sverdlovsk (aujourd'hui appelée Iekaterinbourg), au cœur de la Russie. C'était le Premier mai¹, le jour de fête nationale. Cet incident fut suivi d'un procès retentissant qui se déroula dans l'imposant hall des Colonnes à Moscou en août de la même année. Grave par sa portée et ses répercussions, le procès fut mené par Roman Rudenko, qui avait été chef du ministère public soviétique lors des procès de Nuremberg intentés contre les criminels de guerre nazis. Powers fut inculpé d'espionnage

1. Michael BECHLOSS, *Mayday ; Eisenhower, Krushchev, and the U-2 Affair*, New York, Harper & Row, 1986 et David PEARSON, *KAL 007 : Cover-Up*, New York, Summit Books/Simon & Shuster, 1987, pp. 83-84, pp. 81-86.

contre l'URSS et condamné à dix ans de prison. Il fut relâché en février 1962 lors d'un échange spécial par lequel les Soviétiques firent rentrer au bercail Rudof Abel un de leurs célèbres espions. Comme le dirait Powers de l'«incident» par la suite: «C'était décidément une partie d'échec injuste; Krouchtchev décidait des coups et les États-Unis ignoraient la position des pièces sur l'échiquier².»

La poursuite intentée contre Powers à Moscou pointait à l'évidence même. Sa mission de reconnaissance aérienne n'était qu'une parmi tant d'autres effectuées dans les années 1950 et 1960 au-dessus du territoire soviétique ou près de ses frontières. Ces missions souvent appelées «Operation Overflight» «marquèrent la transition de l'ère des espions de 'romans de cape et d'épée' à celle du satellite espion en orbite entièrement électronique³». Avant que les Soviétiques n'abattent Powers en 1960, les U-2 survolaient l'URSS depuis au moins quatre ans.

Les premières tentatives de photographier l'Union soviétique des airs se concrétisèrent peu après la fin de la Deuxième Guerre mondiale et au début de la guerre froide. On utilisa des bombardiers B-36 modifiés et plus tard, des RB-47 parce que ces derniers pouvaient transporter une grande quantité d'équipement photographique et électronique sophistiqué. Malheureusement, ces deux aéronefs étaient vulnérables aux missiles comme aux chasseurs bombardiers, car ils ne pouvaient voler hors de la portée des radars soviétiques. Aussi furent-ils affectés aux missions de courte portée à proximité des frontières soviétiques. Les cibles les plus importantes pour les renseignements américains se trouvaient néanmoins au cœur de l'Union soviétique. Mais les bombardiers américains étaient facilement reconnaissables et pouvaient provoquer un «incident».

Les Américains firent alors des essais avec de gros ballons auxquels étaient arrimés des appareils photographiques qu'ils lançaient par vents dominants soufflant de l'Union soviétique vers le Japon, où étaient envoyés des avions américains qui tiraient sur les ballons. De toute évidence, les ballons étaient difficilement manœuvrables et les Russes protestèrent après qu'ils eurent eux-mêmes descendu quelques-uns de ces engins. L'avion U-2, encore au stade expérimental au début des années 1950, permit de combler les besoins des services du renseignement. Vers 1955, les États-Unis s'intéressèrent au U-2 qui vole à haute altitude et peut échapper au radar. Ce jet de reconnaissance d'aspect bizarre ayant une envergure particulièrement longue, était «hybride» puisqu'il était muni de réacteurs montés sur un «fuselage de planeur⁴». De couleur argent qu'il était, on le repeignit bleu-noir en 1957, d'où le surnom de «Dame noire de l'espionnage» que lui donnèrent les Russes.

2. Francis Gary POWERS et Curt GENTRY, *Operation Overflight*, New York, Rinehart and Winston, 1970, p. 268.

3. *Ibid.*, p. 13.

4. *Ibid.*, p. 22.

En 1957, on élargit le programme pour inclure une base à Atsugi au Japon. Mis à part les vols du U-2, d'autres missions de reconnaissance eurent pour point de départ des bases telles que Adana et Incirlik en Turquie, Wiesbaden et Giebelstadt en Allemagne, Peshawar et Lahore au Pakistan, Bodø en Norvège et d'autres en Grande-Bretagne, au Groenland ainsi qu'en Alaska. La couleur bleu-noir rendait le U-2 difficile à repérer lorsqu'il volait. Cette année-là, l'Union soviétique avait non seulement lancé avec succès son premier missile balistique intercontinental (ICBM), mais aussi inauguré une ère nouvelle en lançant Spoutnik, le premier satellite spatial. Pour les pilotes américains, «taper dans le mille» consistait à rassembler des renseignements sur des sites tels que Tyuratam Cosmodrome, quelque trente milles à l'est de la mer d'Aral en République du Kazakhstan et sur le centre aérospatial de l'Union soviétique d'où étaient lancés la plupart des fusées et des missiles ICBM.

L'Extrême-Orient était tout aussi important pour amasser des informations sur le degré de préparation au combat des Soviétiques en cas de guerre ou de première attaque. En repérant exactement l'emplacement des radars soviétiques qui émettaient des impulsions au passage d'intrus dans leur espace aérien soviétique, les Américains détenaient la clé pour connaître les lieux où se concentraient les mouvements des avions soviétiques de contre-attaque et ceux des installations militaires. Par exemple, les Américains qui étaient en station à Shemya en Alaska s'intéressaient essentiellement au contrôle des émissions électroniques provenant d'un grand nombre de systèmes de guidage et de radars des effectifs antiaériens soviétiques à Kamchatka⁵.

Ce genre de contrôle était indissociable du jeu qui se tramait entre les superpuissances au plus fort de la guerre froide. En toute franchise, il était au cœur des renseignements stratégiques américains de 1950 à 1970, à l'époque où la force de dissuasion nucléaire américaine dépendait à proprement parler des bombardiers de reconnaissance comme les RB-47, les RB-52 sous les ordres du Strategic Air Command (SAC). «S'il fallait donner l'ordre aux bombardiers nucléaires américains d'attaquer l'Union soviétique ou de contre-attaquer à une première attaque soviétique, les États-Unis auraient besoin de connaître l'emplacement et la portée de chaque radar et de chaque installation antiaérienne soviétique pour s'assurer un nombre suffisant d'avions capables d'accomplir leur mission⁶.»

La raison d'être de ces survols était évidente. Il en allait de l'efficacité de la force de dissuasion nucléaire américaine, qui dépendait des renseignements recueillis par SIGINT (renseignements sur les transmissions). «C'est au cours de ces années qu'à plusieurs reprises les pilotes américains reçurent l'ordre de violer l'espace aérien soviétique – dans certains cas de se laisser abattre – pour provoquer l'enclenchement des radars soviétiques et permettre aux spécialis-

5. Seymour Hersh, *The Target is Destroyed*, New York, Random House, 1986, p. 36; James Bamford, *The Puzzle Palace*, Boston, Houghton Mifflin, 1982, pp. 184-185. Selon Bamford, il y avait en moyenne soixante vols de surveillance par mois au-dessus de la mer du Japon dans les années 1960.

6. S. Hersh, *op. cit.*, p. 36.

tes à Shemya (Alaska) et dans des unités semblables à travers le monde d'amasser encore plus de renseignements.... Vers 1960, les États-Unis avaient inscrit sur la carte toutes les stations de radar soviétiques d'importance et se tenaient à l'affût de tout signe annonçant l'installation de nouveaux équipements⁷.»

Les aviateurs de reconnaissance et les observateurs radaristes travaillaient dans un monde interlope bien spécial. Ces militaires, leurs conjoints et leurs proches qui vivaient sous le sceau du secret, évitaient toute conversation ou allusion – même à la maison – sur les vols secrets menés au-dessus du territoire soviétique. De plus, si les pilotes étaient abattus et capturés par l'adversaire, ils devaient également nier tout rapport avec les missions aériennes secrètes menées au-dessus du territoire soviétique.

II – Nouvelles preuves troublantes

Selon des documents des Archives nationales de la bibliothèque du Congrès rendus publics depuis peu, les aviateurs savaient ce qu'ils faisaient et ils étaient conscients de la gravité de leurs gestes clandestins. Classés sous le titre «Dossiers Klaus», les 35 pieds cubiques de documents prouvent le bien-fondé des allégations voulant qu'un grand nombre de missions de reconnaissance aérienne aient eu lieu régulièrement au-dessus de l'Union soviétique et d'autres pays communistes, au titre d'efforts concertés pendant les années 1950 et 1960 pour pénétrer et «décoder» les systèmes de défense soviétiques. Plus de cent boîtes d'archives renferment de l'information sur une foule de sujets et des documents divers : les prisonniers de guerre, des déclarations et affidavits produits par des aviateurs américains, des photographies de membres d'équipages, des copies de conversations de pilotes de bombardiers soviétiques, des renseignements sur des incidents relatifs aux ballons, des projets de recherche déclassifiés, des comptes rendus sur des tests nucléaires, des réclamations de guerre, les satellites de reconnaissance et de navigation extra-atmosphérique ainsi que différents rapports sur des combats aériens⁸. C'est une mine de renseignements pour les spécialistes et pour le simple citoyen désireux de s'instruire sur son histoire.

Le contenu de ces archives est très révélateur et passablement troublant. Ces aviateurs américains, surnommés «corbeaux et furets» furent les cibles ou les victimes de la guerre froide. Les États-Unis envoyèrent dans les années 1950 et 1960 des aviateurs pour survoler l'Union soviétique et examiner leurs installations militaires. Cette campagne pour en savoir davantage sur l'ennemi amena les Américains à violer l'espace aérien soviétique en sachant fort bien l'issue s'ils étaient pris en flagrant délit. Il s'agissait de pénétrer en territoire soviétique pour comprendre l'ordre des décollages immédiats dans le cadre des manœuvres soviétiques de défense.

7. *Ibid.* ; J. BAMFORD, *op. cit.*, pp. 178-186.

8. National Archives, Civil Reference Division, State Department, Lot File 64D551 (The Klaus Files), Washington, D.C.

Toutes les opérations de la campagne avaient été planifiées délibérément. Fait remarquable, les Soviétiques gardèrent leur sang-froid à des moments qui frôlèrent dangereusement le conflit majeur. Les États-Unis perdirent des hommes au cours de ces missions, faits qu'ils choisirent de dissimuler en ne reconnaissant pas la vraie nature de ces missions et en déclinant toute responsabilité quant au sort des Américains qui avaient participé aux vols.

En prenant ces mesures, les États-Unis s'étaient engagés dans la voie de la provocation. De 1950 à la fin des années 1960, ils organisèrent plus de 10 000 missions d'espionnage, peut-être même jusqu'à 20 000, dirigées contre les installations de défense antiaérienne le long des frontières de l'Union soviétique, ainsi que celles de la Chine. Les États-Unis cherchaient à découvrir l'emplacement des radars et des installations militaires et à connaître le potentiel des radars de défense aérienne le long des frontières soviétiques. Ils perdirent beaucoup d'hommes. Les archives du gouvernement américain montrent qu'au moins 252 avions américains ont été abattus entre 1950 et 1970; de ce nombre, il y a 24 décès officiellement déclarés, 90 survivants alors que 138 hommes n'ont toujours pas été retrouvés⁹. Des opérations clandestines de cette ampleur nécessitaient bien entendu une politique destinée à nier toute participation du gouvernement américain à ces gestes de provocation.

Un de ces «corbeaux», un observateur radariste, du nom de Bruce Bailey a reconnu avoir participé à 400 missions de reconnaissance électronique de 1958 à 1970. S'expliquant sur la personnalité spéciale que devait avoir un «corbeau», il en a déduit qu'il fallait être versatile: «être à la fois un guerrier froid, un magicien de l'électronique, un détective des signaux soviétiques et un aviateur enragé¹⁰».

Les «corbeaux» devaient rechercher et localiser les émissions radar soviétiques sur leurs écrans oscilloscopiques dans la queue de l'appareil, pour permettre aux renseignements américains au sol de connaître la configuration des systèmes de défense soviétiques en cas d'une autre guerre. Tel un furet, le pilote de l'avion de reconnaissance feignait soudainement une manœuvre illicite à la hauteur de la côte par exemple, ce qui obligeait les radars soviétiques à s'allumer. Les «corbeaux» installés dans la queue du «furet» lisaient les positions des radars du réseau de défense soviétique sur leurs écrans.

Le protagoniste des missions de «furets» pendant la guerre froide était la 55th Strategic Reconnaissance Wing du Strategic Air Command (SAC). Ayant

9. *U.S. News and World Report*, 15 mars 1993, pp. 33-34. Il s'agit maintenant de savoir ce qui est advenu des aviateurs portés disparus et de ceux qui n'ont pas été retrouvés pendant la guerre froide et qui – s'ils l'avaient été à l'époque – auraient jeté dans l'embarras le gouvernement américain. Voir par exemple l'article «U.S. Says Soviet Holds Americans of 2 Lost Planes» et «Text of U.S. Note on Missing Airmen», *The New York Times*, 17 juillet 1956; «Pentagon Is Wary on P.O.W. Text; Families See Proof of Lies», 14 avril 1993; déclaration du lieutenant-colonel Philip J. Corso, U.S. Army (retraité), audiences du U.S. Senate Committee on POW/MIA Affairs, Washington, D.C., 10 novembre 1992.

10. *U.S. News and World Report*, p. 46.

sa base d'attache à Topeka dans le Kansas, elle exploitait des avions à hélice tels que les RB-29 et les RB-50 et plus tard des avions à réaction, les RB-47 et RC-135¹¹. La version pour la Marine de l'escadre était l'avion espion P2V Neptune. Les autres joueurs étaient le 7499th Composite Squadron stationné à Wiesbaden en Allemagne et le 91st Strategic Reconnaissance Squadron basé au Japon. Par exemple, l'U-2 de Powers avait décollé de Peshawar au Pakistan pour voler en direction de Bodø en Norvège¹². En Extrême-Orient, ces missions furent bientôt remplacées par d'autres appelées Rivet Joint et Cobra Ball, qui nécessitaient des avions de reconnaissance RC-135, la participation des 6920th and 6981st Electronic Security Groups en station respectivement à Anchorage et Misawa au Japon, et celle d'un important poste de signaux à Shemya dans les Aléoutiennes¹³.

Au début des années 1950, il y avait probablement 1 000 de ces missions par année et selon les archives militaires, leur nombre se serait accru considérablement vers 1955. Au début des années 1960, la fréquence des vols de reconnaissance avait triplé pour atteindre presque 3 000 par année¹⁴.

Une enquête effectuée par des reporters du *U.S. News & World Report*, qui ont obtenu 10 000 dossiers auparavant classifiés incluant plus de 150 entrevues de suivi¹⁵, confirment les estimations. Les chiffres prouvent que les États-Unis ont mené une campagne agressive d'espionnage contre l'Union soviétique pendant la guerre froide et que le théâtre des opérations a fort probablement été le territoire soviétique.

III – La fin tragique du vol 007 de la Korean Airlines

Il y avait deux guépriers pour les intrus qui survolaient l'Union soviétique : la mer d'Okhotsk dans le Pacifique extrême-oriental et la mer de Barents au nord de Moscou et de Saint-Petersbourg. Un avion de reconnaissance, un RB-47 qui avait décollé de Brize Norton en Angleterre avec six membres d'équipage à son bord fut abattu le 1^{er} juillet 1960 par un MIG près de la région névralgique de la presqu'île de Kola et de la ville de Mourmansk, deux mois seulement après l'incident du U-2 piloté par Powers. Secourus et capturés par les Soviétiques, les deux aviateurs américains du RB-47 furent par la suite emprisonnés pendant six mois dans la célèbre prison de Lubyanka du KGB¹⁶.

Le 20 avril 1978, le vol 902, un avion de la Korean Airlines en partance de Paris à destination de Séoul via le pôle Nord «s'écarta» de sa trajectoire et se

11. Bruce M. BAILEY, *We See All: A History of the 55th Strategic Reconnaissance Wing, 1947-1967*, 1982. Bailey est l'historien de la 55th ELINT Association.

12. M. BESCHLOSS, *op. cit.*

13. S. HERSH, *op. cit.*, pp. 44-45.

14. *U.S. News and World Report*, p. 42.

15. *U.S. News and World Report*, 15 mars 1993. Bamford dit de la campagne de vols de reconnaissance qu'elle est «une guerre secrète et sanglante contre l'Union soviétique» et que «le terme 'guerre froide' est pour le moins erroné», pp. 137-138.

16. William WHITE, *The Little Toy Dog*, New York, E.P. Dutton, 1962.

retrouva survolant la presqu'île de Kola. Un ou deux chasseurs-bombardiers soviétiques, des su-15, l'approchèrent et tirèrent un missile qui toucha l'aile gauche et le fuselage. Endommagé, le Boeing 707 parvint à atterrir sans trop de mal sur un lac gelé quelque 280 milles au sud de Mourmansk. Deux passagers furent tués par des éclats de shrapnel et treize subirent des blessures. Deux jours plus tard, 95 survivants, sauf le capitaine et le navigateur, étaient relâchés et transportés par avion à Helsinki¹⁷.

Le flanc sud du territoire soviétique était par ailleurs exposé à la surveillance ennemie quoique suffisamment protégé par le système de défense capable de repérer les intrus s'aventurant à dessein depuis la Turquie vers l'est en direction du Pakistan. Selon les Dossiers Klaus, la liste officielle des avions abattus mentionne au moins six avions américains abattus dans cette région. Quant au flanc ouest, qui était l'autre frontière exposée, elle était protégée par les pays de l'Europe de l'Est, qui semblaient plus sûrs que d'autres régions, même si les listes signalent que six avions américains ont été abattus. De toute évidence, des missions de reconnaissance aérienne étaient effectuées régulièrement dans toutes ces régions. Les zones les plus vulnérables étaient certainement celles du nord et de l'est où se trouvaient les grandes installations militaires et les stations de missiles sous-marins.

Le vol 007 de la Korean Airlines s'aventura dans l'un de ces guêpiers, la région du Pacifique extrême-oriental, le long des côtes de Kamchatka et de Sakhalin qui bordent la mer d'Oskhotsk au nord et Vladivostok et la mer du Japon au sud. Comme son prédécesseur, le vol 902 de la Korean Airlines, l'appareil «s'égara» aussi. Après avoir hésité longuement, le pilote de l'avion d'interception soviétique tira deux missiles sur l'appareil de ligne à l'aube du 1^{er} septembre 1983. Malheureusement, le 747 mal en point ne parvint pas à atterrir en sécurité. Ayant traversé le territoire soviétique plus tôt, il plongea dans les eaux à l'ouest de la pointe sud de l'île Sakhalin. Les 269 passagers et l'équipage qui étaient à bord périrent.

IV – L'aventure du vol 007: conséquence logique des vols clandestins

Au début de 1992, par suite de la *glasnost*, la politique d'«ouverture» de Mikhaïl Gorbatchev saluée unanimement, les experts alléguèrent à nouveau que l'appareil de la Korean Airlines était un avion espion grossièrement camouflé qui faisait intrusion en territoire ennemi. Au dire de Robert Allardyce, auteur d'une étude voulant que l'appareil commercial n'ait pas dévié accidentellement de sa trajectoire, l'avion de ligne disparu en mer du Japon en 1983 suivait une trajectoire bel et bien préméditée pour survoler clandestinement le territoire soviétique et ne s'est donc pas écarté (pas même d'un «seul chiffre» sur l'ordinateur) dans les étendues interdites¹⁸. L'étude

17. S. HERSH, *op. cit.*, pp. 3-15.

18. *The New York Times*, 20 février 1992, p. A12.

suggérait à nouveau que le vol 007 était une autre de ces missions d'espionnage mais avec cette fois-là des civils innocents à son bord. Comme dit James Golin, un auteur cité dans l'étude, la raison pour survoler la Russie «avait à voir avec la recherche de renseignements».

Par suite de l'écrasement du 747 de la Korean Airlines, quelques études sur le vol 007 furent effectuées en 1983. Sans preuves ou témoignages, elles avaient cependant toutes la faiblesse de se fonder sur des hypothèses et des présumés complots. Après la désintégration de l'Union soviétique en 1991, la presse russe fut submergée par un flot de révélations, même si les archives russes du KGB n'étaient pas officiellement ouvertes au grand public.

Une série d'articles parus dans *Izvestia* à l'automne de 1990 relança le débat chez les Russes. Il s'agissait de savoir «s'ils étaient en droit de croire que l'avion de ligne coréen était en mission d'espionnage et pourquoi on refusait toujours de divulguer autant d'information de part et d'autre». En Union soviétique, le débat fut lié à la question de savoir s'il fallait réduire ou non le budget militaire onéreux et jusqu'à quel point.

Sept ans après avoir abattu le 747 de la Korean Airlines, le pilote du SU-15, le lieutenant colonel Gennadi Osipovich était catégorique : l'appareil était en mission d'espionnage. De plus, il croyait que l'équipage coréen avait repéré son avion parce «qu'ils avaient ralenti très vite». Voyant que le 747 ne faisait pas mine de suivre ses instructions en vue d'atterrir, il tira deux missiles dont l'un se logea près de la queue et l'autre toucha l'aile gauche. «C'était un avion espion» de dire Osipovich à *Izvestia*, «du moins, il n'a pas volé dans nos parages par hasard¹⁹». Le lieutenant-colonel reproche surtout aux autorités soviétiques de lui avoir menti sur le détail des circonstances. En outre – et c'est fort regrettable – Osipovich n'avait pas la moindre idée que le gros appareil transportait des civils.

Il est clair maintenant que Soviétiques et Américains ont dissimulé les détails gênants consécutivement à la disparition de l'appareil coréen. Du côté soviétique, on a menti en disant qu'on avait tenté d'entrer en communication avec l'avion apparemment perdu, que l'on ignorait le point de sa chute en mer et ce qui était advenu de la fameuse boîte noire²⁰. Au département d'État américain, on s'est montré fort réticent à divulguer la trajectoire exacte du vol 007, même si les Soviétiques affirment que l'avion a progressé en zigzag²¹. De part et d'autre, on a agi d'une façon irresponsable et même déplorable.

Pendant la guerre froide, l'Extrême-Orient était un lieu de prédilection pour rechercher des renseignements et sonder le territoire ennemi. Il y avait un réseau complexe d'«oreilles attentives» dans toute la région, ainsi que des centres de renseignements électroniques sur les transmissions et les radars à la base aérienne d'Elmendorf à Anchorage (Alaska) (6981st Electronic Security

19. *The Wall Street Journal*, 25 janvier 1991, p. A 6; *The New York Times*, 6 mai 1991, p. A12.

20. *The Nation*, 3 juin, 1991, p. 725.

21. *The New York Times*, 20 février 1992, p. A12.

Squadron), à la base militaire de Wakkanai dans l'île d'Hokkaido au Japon, aux bases aériennes de Misawa dans l'île de Honshu au Japon, de Yokoto du camp Fuchnoe près de Tokoyo et à celle de Kadena à Okinawa.

Les vols de reconnaissance de la première heure furent supplantés par les missions Rivet Joint et Cobra Ball. Celles-ci nécessitaient du matériel électronique plus sophistiqué et des avions de reconnaissance RC-135 qui décollaient de l'île de Shemya dans les Aléoutiennes, de la base aérienne d'Eielson près de Fairbanks en Alaska, de celles de Misawa au Japon et de Kadena à Okinawa. Les RC-135 – en fait des Boeing 707 modifiés – étaient à l'avant-garde de la reconnaissance aérienne pour intercepter les émissions radar et les transmissions de télémesure et pour se livrer à l'écoute secrète des communications soviétiques. Les RC-135 peuvent voler jusqu'à 35 000 pieds et effectuer des écoutes de contrôle de radiocommunications ou par micro-ondes dans un rayon de 500 à 1 000 milles²².

Les RC-135, qui sont équipés pour le ravitaillement en vol, peuvent voler sans interruption de 18 à 20 heures. Transportant normalement un personnel navigant affecté par le Strategic Air Command (SAC), il fonctionne au sein d'escadrons de sécurité électronique sous le commandement du SAC dans tout le Pacifique. Tous les membres de l'équipage, y compris les techniciens et les traducteurs, relèvent de la National Security Agency.

Parmi les autres appareils de reconnaissance, mentionnons le SR-71 ou Blackhawks qui a d'abord été utilisé pour la photo reconnaissance. C'est l'avion le plus rapide au monde ; il peut voler à Mach 4, à une altitude pouvant dépasser les 100 000 pieds. Il y a aussi les satellites géostationnaires Rhyllite et les satellites d'espionnage Ferret en orbite autour de la terre. Pour compléter la surveillance électronique des Soviétiques en Asie, les renseignements américains disposaient entre autres d'installations en Australie, à Okinawa, dans les Philippines et en Corée du Sud. Les installations de première ligne pour recueillir des renseignements étaient les 6920th and 6981st Electronic Security Groups cantonnés à Anchorage et à Misawa au Japon, et une importante station de transmission à Shemya dans les îles Aléoutiennes.

Les RC-135 effectuaient régulièrement des missions Joint Rivet et Cobra Ball. En cette nuit fatidique de septembre 1983, le vol 007 de la Korean Airlines s'approchait de la trajectoire de vol d'un autre appareil, celle d'un RC-135 de l'armée de l'air américaine qui avait décollé de la presqu'île de Kamchatka et épiait les activités de la défense aérienne soviétique.

22. D. PEARSON, *op. cit.*, pp. 22-24, pp. 47-52 ; William E. BURROWS, *Deep Black: Space Espionage and National Security*, New York, Random House, 1986, p. 169-173. L'affirmation de Burrows est troublante : «Aucun avion n'a jamais pénétré l'espace aérien, ce qui indique que Moscou estime que le jeu n'en vaut pas la chandelle», p. 171.

V – La théorie de la «reconnaissance civile» n'est pas à exclure

Des théories vieilles et nouvelles concernant le sort des passagers du vol 007 ont refait surface. À la lumière des Dossiers Klaus, celle des vols de reconnaissance clandestins gagne en crédibilité. Toutefois, en l'absence de faits confirmés à l'appui par les services des renseignements, les conjectures sur les moyens de recueillir de l'information subsisteront aussi longtemps que les archives ne seront pas toutes rendues publiques et que les gouvernements invoqueront la sécurité nationale pour interdire la diffusion des documents sur la guerre froide. Avec la fin de la guerre froide, les tentatives pour reconstituer en détail les missions de reconnaissance deviennent d'autant plus pertinentes et lourdes de sens.

Comme ces versions modifiées des anciens avions de reconnaissance militaire qui avaient envahi en masse le ciel soviétique, le 747 de la Korean Airlines n'était pas nécessairement un avion de reconnaissance conventionnel : il n'était pas doté d'équipement électronique compliqué ni ne transportait dans la queue de son fuselage des «corbeaux» captant frénétiquement les ondes radar qui balayaient les écrans verts oscilloscopiques. Le 747 avait cependant une qualité bien spéciale, celle d'être un avion de sondage passif, comme son prédécesseur, cet appareil de la Korean Airlines, le vol 902 qui dut atterrir d'urgence à Mourmansk en 1978.

Il est fort probable que la mission secrète du vol 007 était de survoler la pointe sud de Sakhalin et de Kamchatka pour que se déclenchent les radars d'une région appelée Extrême-Orient soviétique stratégique. Les Américains forçaient ainsi les Soviétiques à mettre en marche leurs radars plus avant à l'intérieur du territoire. À peine cinq semaines avant le décollage du vol 007 de la Korean Airlines, la découverte d'un important réseau radar soviétique basé à Krasnoïarsk obligea les Américains à s'instruire de toute urgence sur l'envergure de ce système et à vérifier si sa présence violait les accords du traité SALT ²³. Chose intéressante, le pilote soviétique Osipovich affirmait qu'«au début de 1983, les États-Unis avaient augmenté le nombre de vols de reconnaissance au-dessus de l'Union soviétique et qu'à certaines occasions, ils avaient délibérément violé l'espace aérien pour tester la réaction des Soviétiques²⁴». Les commandants soviétiques avaient bien entendu les nerfs à fleur de peau : ils étaient exaspérés pour ne pas dire ulcérés par cette vague sans précédent d'incursions.

Au dire de R.W. Johnson «on avait besoin...de vérifier systématiquement le potentiel des radars soviétiques pointés vers le Pacifique Nord. S'il y avait une brèche dans le réseau d'alerte primaire que Krasnoïarsk pouvait combler, cela constituerait une preuve accablante que la nouvelle installation était effectivement un système de radars de guet avancé²⁵. Pour lire la configuration

23. R. W. JOHNSON, *Shootdown*, New York, Viking, 1986, pp. 69-74 ; Alexander DALLIN, *Black Box*, Berkeley, University of California Press, 1985, pp. 48-56.

24. *The Nation*, 3 juin 1991, p. 725.

25. R.W. JOHNSON, *op. cit.*, p. 258.

des systèmes de défense soviétiques le long des côtes et à l'intérieur du pays, il fallait qu'un avion intrus survole la région pour une période prolongée. Les radars côtiers soviétiques se déclenchaient alors pour repérer les indésirables et à l'intérieur, on se préparait en vue d'une incursion imminente à l'intérieur du territoire. Prenant du temps à réagir, les Soviétiques seraient forcés d'activer leurs radars à l'intérieur, manœuvres qui seraient lues par la section des renseignements sur les transmissions de la National Security Agency.

Selon ce scénario de reconnaissance les Soviétiques verraient que l'avion survolant le Kamchatka était un appareil civil ; ils se prépareraient à l'intercepter et s'il s'aventurait au-dessus de Sakhaline, ils l'obligeraient à atterrir. Comme on l'a dit auparavant, les circonstances sont semblables à celles de l'interception du vol 902 de la Korean Airlines que les Soviétiques avaient forcé à atterrir près du point hautement stratégique de Mourmansk en 1978. Les pilotes prétextèrent l'ignorance, disant qu'ils s'étaient égarés. Après avoir fouillé l'avion, les Soviétiques mis dans l'embarras furent accusés d'avoir abattu à tort un avion de ligne. Dans son parcours non autorisé, l'appareil civil avait cependant réussi à survoler les endroits les plus névralgiques : les bases des avions de combat, les grandes installations navales soviétiques et les bases de sous-marins nucléaires²⁶.

Le réseau de communication de la défense soviétique s'allumait probablement comme un «sapin de Noël» donnant aux chaînes des renseignements électroniques à Shemya en Alaska et à Misawa au Japon une idée juste de l'état de préparation de l'Union soviétique pour la guerre. Ces renseignements étaient étayés par le repérage qu'effectuaient les satellites de reconnaissance électronique évoluant à ce moment-là au-dessus du 747 de la Korean Airlines²⁷.

Aussi implacable que cela semble, la guerre secrète de surveillance impliquait souvent des avions civils qui pénétraient dans l'espace aérien ennemi. Ces opérations sans but commercial prenaient souvent la forme de «détournements»²⁸ d'appareils commerciaux de leur trajectoire de vol autorisée, ce qui provoquait le déclenchement des radars ennemis. Ceux-ci transmettaient des images de l'intrus, mais leurs émissions étaient lues par les stations américaines de transmission au sol. Dans le langage de la sécurité électronique, il fallait avoir un quelconque aéronef pour pénétrer assez loin dans l'espace aérien ennemi et pour une période assez longue. Si la défense aérienne avait été réorganisée en territoire ennemi, comme elle l'était au moment du vol 007, alors un avion civil inoffensif pouvait avoir la fonction d'activer les systèmes de défense aérienne soviétiques nouvellement reconfigurés de façon à les examiner à partir du sol. Tandis que l'avion civil volait près du territoire soviétique, l'équipage à bord d'un RC-135 surveillait étroitement les Soviétiques.

26. *Ibid.*, p. 259.

27. *Ibid.*, pp. 150-157.

28. D. PEARSON, *op. cit.*, pp. 87-95 ; Anthony SAMPSON, *Empires of the Sky : The Politics, Contests, and Cartels of World Airlines*, New York, Random House, 1984.

ques à l'aide d'un système de surveillance électronique aéroporté²⁹. Il y avait en ce sens un lien indirect, sinon direct, entre les avions de ligne et les services des renseignements américains. Et si ces manœuvres étaient dénoncées de l'extérieur, le gouvernement américain pouvait simplement les nier ou s'indigner.

Le succès de ce plan de surveillance des systèmes de défense aériens soviétiques était cependant lié à deux facteurs. Premièrement, il fallait que tous les radars soviétiques le long des côtes fonctionnent et soient opérationnels. Ensuite, le pilote d'un chasseur-intercepteur devait être capable de déterminer à vue s'il avait affaire à un appareil civil même en pleine nuit et pouvoir l'escorter jusqu'à l'aérodrome le plus près.

VI – Grave incompetence de la part des Soviétiques et dérobade aberrante des Américains

L'élimination du 747 de la Korean Airlines n'eut rien d'héroïque pour les Soviétiques. Cette manœuvre qui devait stopper l'intrus fut menée d'une façon désordonnée par des incompetents. Elle mit les Soviétiques dans l'embarras et prouva que leur état de préparation en cas de guerre laissait beaucoup à désirer, sans parler de leur ineptie quant aux mesures à prendre dans les situations critiques où des vies humaines sont en jeu.

Selon des sources internes, dix jours avant l'incursion de l'avion de la Korean Airlines, des bourrasques de vent avaient causé une panne dans le système de radars protégeant la presqu'île de Kamchatka³⁰. On a cru que huit des onze stations de radars de poursuite de la région, que le 747 a survolées, fonctionnaient mal³¹. Les pilotes soviétiques auraient intercepté l'avion de ligne au-dessus de Kamchatka si les radars avaient fonctionné correctement. Ils l'auraient identifié comme étant un Boeing 747 et l'auraient forcé à atterrir. Mais à cause de ces défaillances, ils ont repéré l'avion égaré des heures après, au moment où il survolait l'île Sakhalin, soit 5 heures et 26 minutes après que l'appareil eut dévié de sa trajectoire de vol. Sur les entrefaites, la chaîne de commandement soviétique, qui devait traiter avec l'intrus, resta perplexe et crut qu'il s'agissait bien d'un avion militaire en train d'espionner.

De toute évidence, le stratagème des Américains d'utiliser un avion civil égaré échoua lamentablement. Du côté des Soviétiques, la tragédie aérienne fut une erreur fatale. Ils s'efforcèrent immédiatement d'excuser leur geste en faisant de la propagande, ce qui aggrava la situation déjà déplorable dans leur camp. En affirmant qu'il s'agissait d'un avion espion, les Soviétiques ne firent que noircir leur passé suspect et se discréditèrent en se posant comme des faiseurs de propagande.

29. D. PEARSON, *op. cit.*, p. 50.

30. *The New York Times*, 3 janvier 1993, p. A10.

31. Christopher ANDREW et Oleg GORDIEVSKY, *KGB*, New York, Harper Perennial, 1990, pp. 593-599.

De plus, le protocole régissant ce type d'interception n'avait même pas été respecté. Les règles d'engagement exigeaient que l'intrus soit identifié à vue avant qu'on ne tente de l'abattre. Or, le poste de commandement dans l'île Sakhalin ignorait ces règles. En fin de compte, l'appareil de la Korean Airlines a été abattu par un pilote de chasseur qui n'a pas réussi à identifier ce sur quoi il tirait. «En toute honnêteté» a dit plus tard le pilote soviétique Osipovich «je n'avais pas la moindre idée que l'avion volant devant moi était un appareil transportant des passagers³².» Comme il est évident maintenant, il n'a pas tenté de communiquer par radio avec l'appareil. De plus, les coups de semonce qu'Osipovich a tirés au travers de la trajectoire du 747 de la Korean Airlines étaient très difficiles à voir. La confusion qui régnait à ce moment-là dans la chaîne de commandement soviétique, trompa ceux qui pourchassaient l'intrus qui crurent avoir affaire à un avion américain d'espionnage, un RC-135.

De toute évidence, le succès de l'opération était lié à deux facteurs. Premièrement, il fallait que tous les radars soviétiques fonctionnent et soient opérationnels le long de la côte, mais ce ne fut pas le cas comme on le sait. Deuxièmement, le pilote du chasseur-intercepteur aurait dû pouvoir identifier *de visu* l'aéronef comme étant un appareil civil, même en pleine nuit et l'escorter jusqu'à l'aéroport le plus près, mais cela échoua aussi. Et les mensonges commencèrent. D'abord, la propagande soviétique dit que le pilote soviétique était entré en communication par radio avec le pilote du vol 007, ce qu'il n'avait pas fait en réalité. Les Soviétiques affirmèrent que les feux de reconnaissance n'étaient pas allumés, mais ils l'étaient au dire du pilote. Enfin, ils dirent qu'ils n'avaient repéré ni épave ni boîte noire, même s'ils avaient ces informations. Les Soviétiques accusèrent le transporteur coréen d'avoir été en mission d'espionnage mais sans jamais divulguer ou apporter de preuves en ce sens.

Prudents, les Américains ne dirent mot et laissèrent les Soviétiques s'empêtrer dans leurs explications suspectes sur l'opération bâclée. Puis rompant le silence, ils lancèrent une foule d'accusations et condamnèrent vertement leurs rivaux. Mais leurs omissions étaient tout aussi criantes. D'abord, les Américains oublièrent de dire que leur vaste système de radars n'a pu poursuivre l'avion égaré ni avertir le pilote qu'il déviait de sa route. Ils ne dirent pas que le ruban radar montrant la trajectoire véritable du vol 007 avait été «effacé», ni ce qu'ils savaient sur la façon dont les Soviétiques avaient traité avec l'intrus et la crise dans son ensemble. Les Américains s'étaient contentés de renvoyer la balle. Une foule de détails troublants sur les activités américaines avant et après le vol fatidique restent donc sans réponse.

Dès le début, les Soviétiques firent preuve d'incompétence, surtout lorsque leur défense aérienne supposément si sophistiquée aurait dû détecter toute irrégularité dans cette région géographiquement stratégique de l'Extrême-Orient soviétique. Parce qu'ils ont été incapables de repérer l'appareil de la Korean Airlines, et parce qu'ils l'ont ensuite abattu, leur geste a semblé

32. *The New York Times*, 19 mai 1991, p. A12.

froidement calculé. Pour se protéger, les Soviétiques nièrent d'abord l'existence même de tout incident. Ensuite, les autorités soviétiques défendirent officieusement leur geste mais avec la dernière énergie, disant sans broncher que le vol 007 de la Korean Airlines était en fait une mission d'espionnage semblable à un vol de reconnaissance qui recueillait des données sur la préparation ou l'absence de préparation des défenses aériennes soviétiques. Dans ce jeu de haute voltige, les Américains qui appelaient l'Union soviétique l'«Empire du mal», sourirent aux allégations de leurs rivaux, puis chargèrent en les dénonçant.

VII – Banalités sur un dossier ambigu

La guerre froide a laissé un héritage tortueux. On aurait un besoin criant d'explications et d'un réexamen des incidents qui ont entraîné des pertes de vies. Malheureusement la documentation actuellement disponible est fragmentaire et son interprétation est loin d'être concluante. Le fatras de mensonges et de demi-vérités qui entourent l'incident du vol 007 par exemple, invitent aux spéculations les plus extravagantes et à l'échafaudage de conspirations sans fondement. En fait, et c'est crucial, on n'a pas accès aux archives gouvernementales qui renseigneraient sur les vues des représentants qui ont établi ces politiques et ont dirigé des missions telles que les vols clandestins au-dessus du territoire ennemi pendant la guerre froide. Certaines de ces explications se trouvent dans les archives classifiées du gouvernement. Tout comme les vols de reconnaissance, le vol 007 a aussi généré des archives détaillées concernant la perte de vies humaines.

Beaucoup seront blâmés lorsque viendra l'heure de mettre en perspective le rôle des aviateurs, leurs vols de reconnaissance de ces deux dernières décennies, et qu'ils auront été étudiés comme étant des problèmes qui affectent les sociétés démocratiques. Les Russes comme les Américains auront peut-être à assumer les conséquences de leurs gestes et devoir reconnaître leur entière responsabilité quant aux coûts et aux pertes humaines.

Tant que les milieux du renseignement n'agiront pas avec transparence et qu'ils retiendront les documents pertinents, l'affaire du vol 007 sera *a priori* considérée comme une autre de ces sombres calamités orchestrées par les barbares Soviétiques. En réalité, cet incident est une conséquence inévitable d'une période navrante appelée guerre froide qui a duré quarante-cinq ans. Il restera dans nos consciences comme un autre fait divers jusqu'à ce que les Américains aient pleinement accès aux documents rangés dans les dépôts d'archives secrets.

Avant que tout s'évanouisse dans l'univers des ombres et au royaume de l'explicable, il faut se rappeler avec un certain remords le 10^e anniversaire de la tragédie du vol 007 de la Korean Airlines et le 40^e anniversaire de la disparition du RB-50, mais espérer aussi que de tels incidents ne se reproduiront plus. Dix ans plus tard, malgré les informations disparates, la tragédie du

vol 007 résulte manifestement d'un plan grotesque de vols clandestins qui ont caractérisé la guerre froide. Le triste sort des passagers du vol 007 devrait enseigner que des avions effectuant apparemment des missions de routine, comme le survol de territoires ennemis, peuvent avoir une fin affreuse. La guerre froide a été cette époque marquée par des incidents bizarres tels que la destruction de l'appareil de la Korean Airlines et l'abattage du RB-50 mais qui n'ont pourtant pas été perçus comme des aberrations. En rétrospective, ils sont le triste résultat d'une tension extrême liée aux impondérables d'un équilibre difficile entre deux superpuissances.

Comme pour l'assassinat de John F. Kennedy, un grand nombre de livres ont été écrits sur la tragédie du vol 007 de la Korean Airlines ; tous les auteurs avancent une quelconque hypothèse de conspiration, surtout parce que le gouvernement n'a pas encore eu l'honnêteté de divulguer toute l'information. De part et d'autre, beaucoup d'éléments manquants ne concordent pas avec la version officielle du gouvernement. Ces incohérences subsisteront tant que les faits ne seront pas exposés au grand jour et que les documents pertinents ne pourront être diffusés ou consultés.

Il est encore question de ces incidents à Moscou et Washington. Les familles des disparus attendent toujours. Elles attendent d'avoir des réponses honnêtes aux questions sur leurs proches mystérieusement disparus dans les eaux tristement célèbres de la mer du Japon. Ce sont l'*American Association for Families of Kal 007* et la *National Alliance for the Return of America's Missing Servicemen*. Mais ces gens ne sont pas les seuls laissés dans l'expectative. Il y a tous ceux qui aimeraient bien savoir ce qui s'est réellement passé au cours de leur vie, alors qu'ils ont été les témoins passifs de la guerre froide.

Post-scriptum

Le dur réveil d'une mission fatidique

On pourrait qualifier de noire parodie le sauvetage du pilote américain Francis Gary Powers près de Sverdlovsk (aujourd'hui Iekaterinbourg), point où son U-2 a été abattu. Les habitants de la place furent déconcertés par ce visiteur inattendu qui arrivait sans tambour ni trompette et portait des marques plutôt étranges. Presque immédiatement après qu'il eut touché le sol avec son parachute, le pilote américain fut découvert par les gens d'une ferme collective près du petit village de Povarny, situé au cœur de l'Oural à environ 900 milles à l'est de Moscou.

Alors qu'il approchait le sol sous son parachute, Powers était préoccupé par un problème précis : les lignes de transmission électrique. Les ayant évitées d'à peu près 25 pieds et se retrouvant au sol à environ cent yards du village, il se heurta à un autre obstacle : les gens qui se précipitaient pour le secourir ou pour contempler cet extraordinaire personnage descendu du ciel. Le choc fut brutal : Powers s'écrasa violemment la tête contre le sol et aperçut

de vingt à trente enfants courant vers lui suivis d'à peu près le même nombre d'adultes. Toute tentative de fuite lui parut impossible.

Pour les Russes, cela a dû être un spectacle des plus étranges, à la limite du crédible, une espèce de roman à la Kafka. Un témoin rapporte : «Lorsque Michail Vasilyev âgé de 23 ans a le premier repéré quelqu'un sous un parachute rouge et jaune flottant vers le sol le 1^{er} mai 1960, il a d'abord cru qu'il s'agissait d'un pilote soviétique en détresse. Comme il courait à travers un champ fraîchement labouré en direction de l'homme, Vasilyev commença à trouver que l'intrus, avec ses cheveux foncés, son nez plat et sa carrure de boxeur, n'avait pas l'air d'un Russe. Voyant que l'homme en combinaison de vol verte ne pouvait pas même engager la conversation, il eut la certitude qu'il était étranger. Pour Vasilyev, il n'y avait qu'une explication logique : le pilote était Bulgare.»

Vasilyev et d'autres paysans aidèrent le «jeune homme athlétique tombé du ciel» à se remettre debout. Ils décrochèrent le parachute de son habit puis l'aidèrent à l'enlever. En secouant dans la brise printannière sa combinaison mouillée par la transpiration, ils remarquèrent alors d'étranges détails à l'habit de Powers, par exemple des dizaines de fils et de lacets, des étiquettes écrites en langues étrangères et un pistolet à long magasin fixé à la jambe du pilote.

Les questions fusèrent de toutes parts posées en russe bien entendu, et Powers qui ne connaissait pas cette langue, ne savait même pas comment dire «merci» à ses sauveteurs. Il ne pouvait ni comprendre ni réagir. D'abord empressés, les Russes, de curieux et mystifiés qu'ils étaient, devinrent méfiants en voyant que l'inconnu restait coi. La vue du pistolet ne fit qu'accroître les craintes de la cinquantaine de curieux.

Après avoir plié le parachute, cinq ou six paysans se tassèrent dans une Moskvich bringuebalante et avec Powers assis sur le siège avant ils s'engagèrent en cahotant sur une route boueuse et pleine d'ornières. On s'arrêta une fois à la maison d'un ami pour boire de l'eau, lorsque le visiteur venu du ciel annonça qu'il avait soif. Lorsque l'étrange pilote demanda aux paysans russes une cigarette, ils lui donnèrent une cigarette sentant mauvais que les gens de la région fumaient. Encore sous le coup du choc, Powers la trouva aussi bonne que n'importe laquelle des cigarettes filtres américaines.

Dans la voiture, l'un des voyageurs enjoués mit le doigt sur la poitrine et dit en russe : «Je suis Russe, et vous ?» Le mystérieux pilote écrivit alors dans la vitre du pare-brise les lettres «USA». Pour les Russes, il devint clair qu'ils n'avaient pas affaire à un Martien, encore moins à un Bulgare et qu'il était temps de confier leur visiteur aux autorités.

Powers se rendit compte alors que sa mission d'espion ne l'avait pas préparé à pareille éventualité et que les officiers des renseignements ne l'avaient jamais instruit sur la conduite à adopter dans le cas où il se réchapperait de l'écrasement de son appareil. Il eut immédiatement l'idée d'inventer une histoire pour que les Russes croient que le compas défectueux de son

avion météorologique l'avait fait dévier de sa trajectoire du Pakistan vers la Turquie. Powers misait gros. Il se trouvait à plus de treize mille milles à l'intérieur du territoire soviétique. Les Russes ne furent pas aussi crédules.

Après une demi-heure sur la route rurale, ils arrivèrent à un plus gros village où il y avait des bureaux administratifs. Après avoir fouillé et interrogé Powers, les agents du KGB trouvèrent des devises étrangères, trois paquets de billets de 25 roubles dans ses poches et une seringue contenant un poison dont Powers ne se servit pas. Rejetant le suicide, Powers avait choisi de vivre.

[Traduit de l'anglais]

Avions abattus au-dessus de la côte extrême-orientale
de l'Union soviétique et localisation approximative de leur épave

Date	Appareils	Nombre d'occupants	Survivants	Morts	Portés disparus
06-11-1951	P2V	10	0	0	10
Localisation : Sud-Ouest de Vladivostok; milieu de la mer du Japon					
13-06-1952	RB-29	12	0	0	12
Localisation : Ouest d'Hokkaido; mer du Japon					
07-10-1952	RB-29	8	0	0	8
Localisation : Sud-Est de l'île de Sakhalin; mer d'Okhotsk					
29-07-1953	RB-50	17	1	2	14
Localisation : Est de Vladivostok; mer du Japon					
04-09-1954	P2V	10	9	0	1
Localisation : Est du milieu de l'île de Sakhalin					
07-11-1954	RB-29	11	10	1	0
Localisation : Entre Sakhalin et Hokkaido; mer du Japon					
17-04-1955	RB-47	3	0	0	3
Localisation : Est de la pointe sud de la presqu'île de Kamchatka					
22-06-1955	P2V	11	11	0	0
Localisation : Est du milieu de la presqu'île de Kamchatka					
10-09-1956	RB-50	16	0	0	16
Localisation : Sud-est de Vladivostok, mer du Japon					
06-03-1958	F-86	1	1	0	0
Localisation : Corée du Nord					
06-08-1963	Avion léger	6	0	6	0
Localisation : Corée du Nord					
30-06-1968	DC-8	17	17	0	0
Localisation : Est de la partie Nord de Sakhalin, mer d'Okhotsk					
15-04-1969	EC-121	30	0	2	28
Localisation : Baie de Corée; Chine; Corée du Nord					

Source : *U.S. News and World Report*, 15 mars 1993, pp. 32-33.